

物流関連データ

急激に進む国際貨物船の大型化

コンテナ船の大型化

8,000個積みの超大型コンテナ船が出現している。

超大型コンテナ船の出現～8,000個積コンテナ船の出現～

| 発注者 | 船型×隻数 | 竣工 | 造船所 |
|---------------------------------|-------------|---------------|--------|
| 日本郵船(日本) | 8,100TEU×4 | 2006年度末～07年度末 | 現代重工 |
| | 8,120TEU×4 | 2007年度 | IHIMU |
| 商船三井(日本) | 8,100TEU×4 | 2007年後半 | 三菱重工 |
| 川崎汽船(日本) | 8,120TEU×5 | 2006年後半～07年初め | IHIMU |
| P&Oネドロイド(イギリス) | 8,152TEU×8 | 2004年末以降 | IHIMU |
| OOCL(中国) | 8,063TEU×12 | ～2007年 | 三星重工 |
| CMA-CGM(フランス) | 8,200TEU×8 | 2004年～2006年 | 現代重工 |
| 陽明海運(韓国) | 8,000TEU×4 | 2006年～2007年 | 現代重工 |
| MSC(スイス) | 8,400TEU×4 | 2006年後半 | 大宇造船海洋 |
| ノードキャピタルのリベリア子会社 | 8,200TEU×5 | 2006年 | 現代重工 |
| シースペイン(カナダ) | 9,200TEU×8 | 2006年以降 | 三星重工 |
| | 8,076TEU×2 | 2004年半ば～2005年 | |
| コンティ・レーライ(ドイツ) | 8,073TEU×8 | 2005年後半～2006年 | 三星重工 |
| CPオフフェン(ドイツ) | 9,200TEU×9 | 2006年～2007年 | 三星重工 |
| | 8,100TEU×6 | 2005年 | 韓進重工 |
| | 8,000TEU×3 | 2005年 | 韓進重工 |
| ノードビエ・ファーマー(ドイツ) | 8,400TEU×5 | 2005年 | 大宇造船海洋 |
| ER Schiffahrts(ドイツ) | 8,400TEU×4 | ～2007年7月 | 現代重工 |
| コスタマーレ(ギリシャ) | 8,474TEU×5 | 2006年以降 | 現代重工 |
| CSC(中国) | 8,076TEU×1 | (不明) | 三星重工 |
| Danaos Shipping Co., Ltd.(ギリシャ) | 8,076TEU×2 | (不明) | 三星重工 |

全111隻

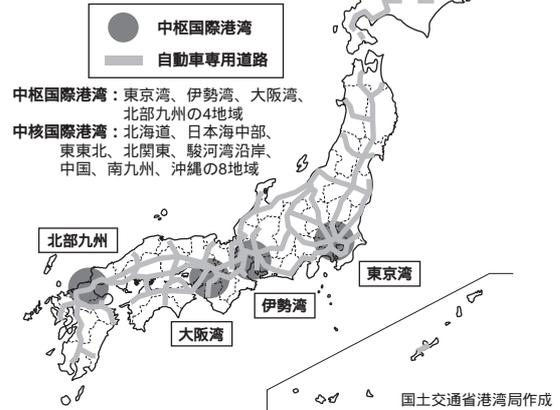
国土交通省港湾局作成(2004年12月現在)

超大型コンテナ船には大水深岸壁が必要

6,800TEU級(現在日本に寄港している最大のコンテナ船) → 標準岸壁水深15m

8,000TEU級(現在建造中の超大型コンテナ船) → 標準岸壁水深16m

中枢・中核国際港湾の拠点的配置



バルク船の大型化

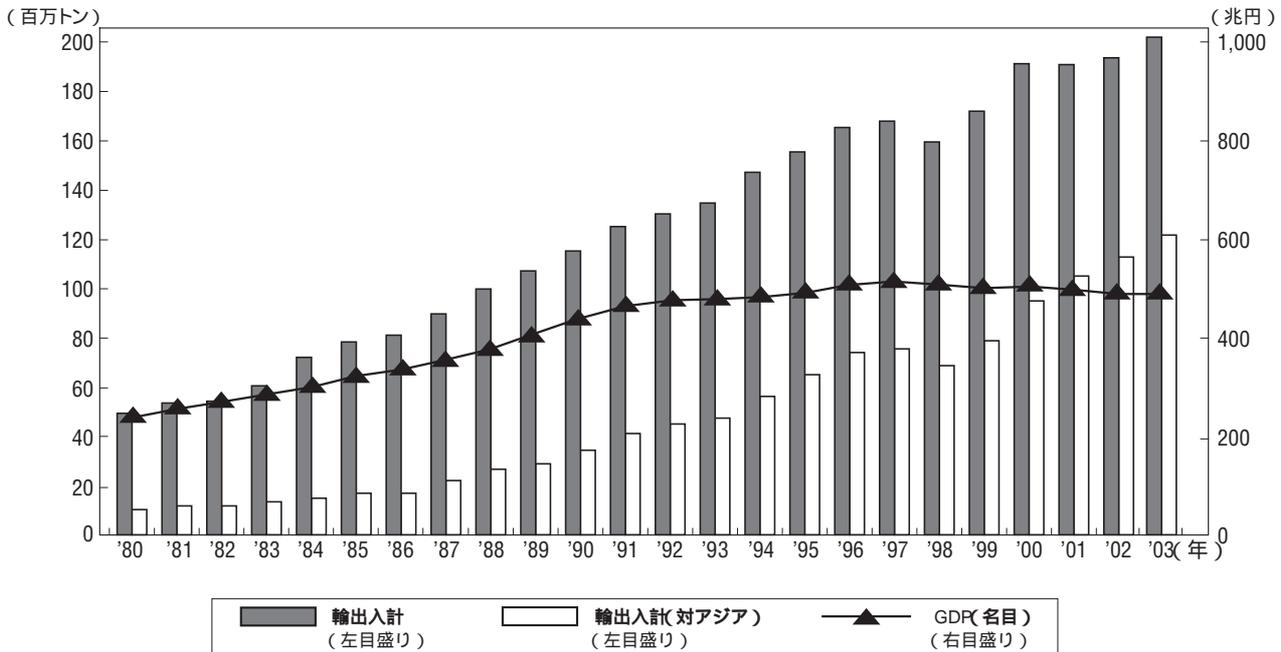
大型鉱石船はこれまで23万重量トン型が主流だったが、30万重量トンを上まわる超大型船の新造発注が相次いでいる。なお、30万重量トンの喫水は約21～22mと言われている。

超大型鉱石船の新造発注残

| 船社 | 船型(DWT) | 竣工 | 荷主 |
|------|---------|---------|---------|
| 商船三井 | 320,000 | '07年後半 | 新日本製鉄 |
| " | 300,000 | '08年後半 | JFEスチール |
| " | 300,000 | '08～09年 | 宝山鋼鉄 |
| " | 320,000 | '09年後半 | 新日本製鉄 |
| 川崎汽船 | 300,000 | '08年後半 | JFEスチール |
| " | 300,000 | '09年 | 伊ILVA |
| " | 300,000 | '09年 | 新日本製鉄 |
| 新和海運 | 300,000 | '09年1月 | 新日本製鉄 |

出典: 日本海事新聞(H16.6.30)

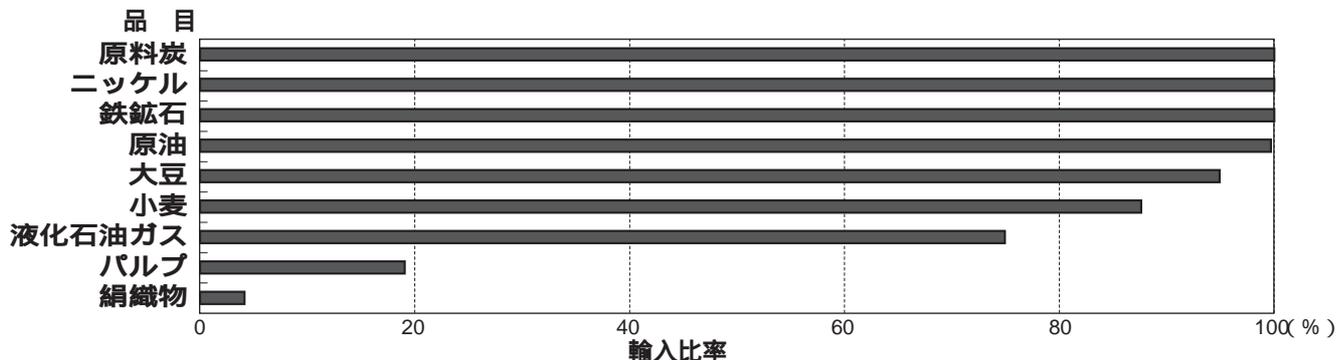
対アジアを中心とする我が国のコンテナ輸出入貨物量の増加



出典: GDP; 内閣府経済社会総合研究所、コンテナ貨物量; 国土交通省港湾局調べ

海外に依存する原材料

主要商品の輸入比率

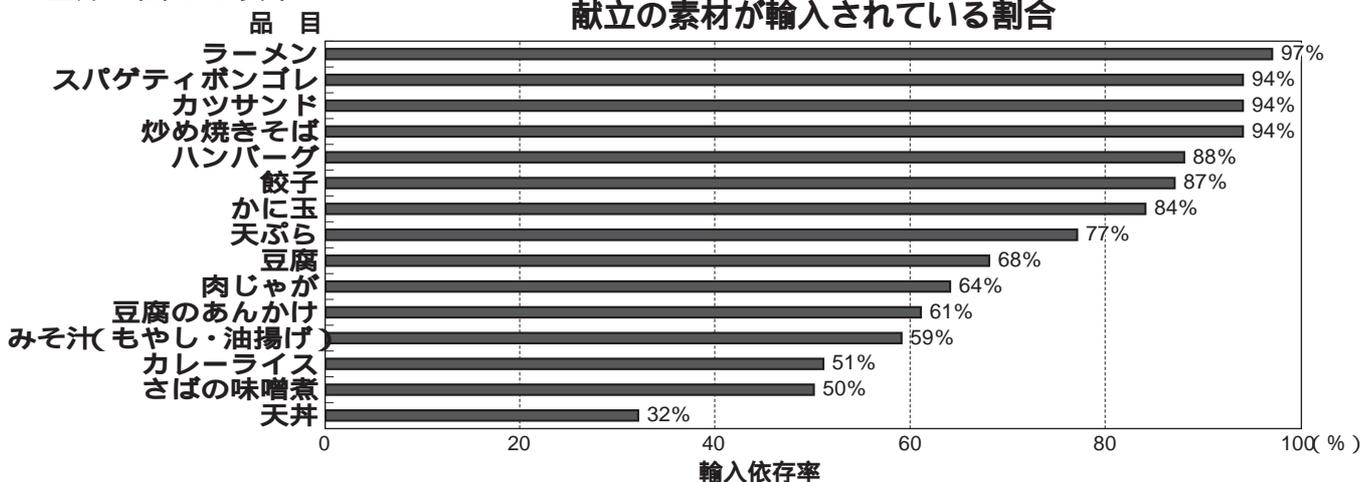


資料：経済産業省資源エネルギー庁「エネルギーバランス表（2002年度）」(http://www.enecho.meti.go.jp/info/statistics/2002.xls)
 経済産業省資源・エネルギー庁「統計確報（H16.6.11）」(http://www.meti.go.jp/statistics/index.html)
 農林水産省総合食料局「食料需給表 平成14年度」、日本関税協会「日本貿易月表 2002.12」
 経済産業省経済産業政策局「繊維・生活用品統計年報 平成14年」、経済産業省経済産業政策局「紙・パルプ・プラスチック・ゴム製品統計年報 平成14年」
 注) 輸入比率 = 輸入量 / (輸入量 + 国内生産量)

日常生活と港湾

世界の国から食卓へ

献立の素材が輸入されている割合

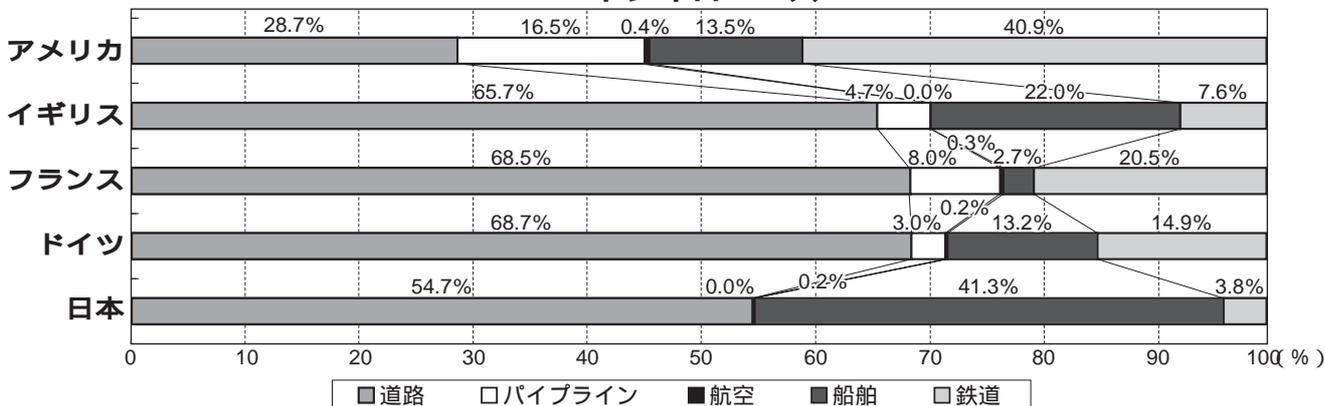


資料：農林水産省食料自給率早見ソフト（平成14年度版）により作成

国内貨物輸送の海運分担率

国内貨物輸送量の輸送機関別分担率の国際比較

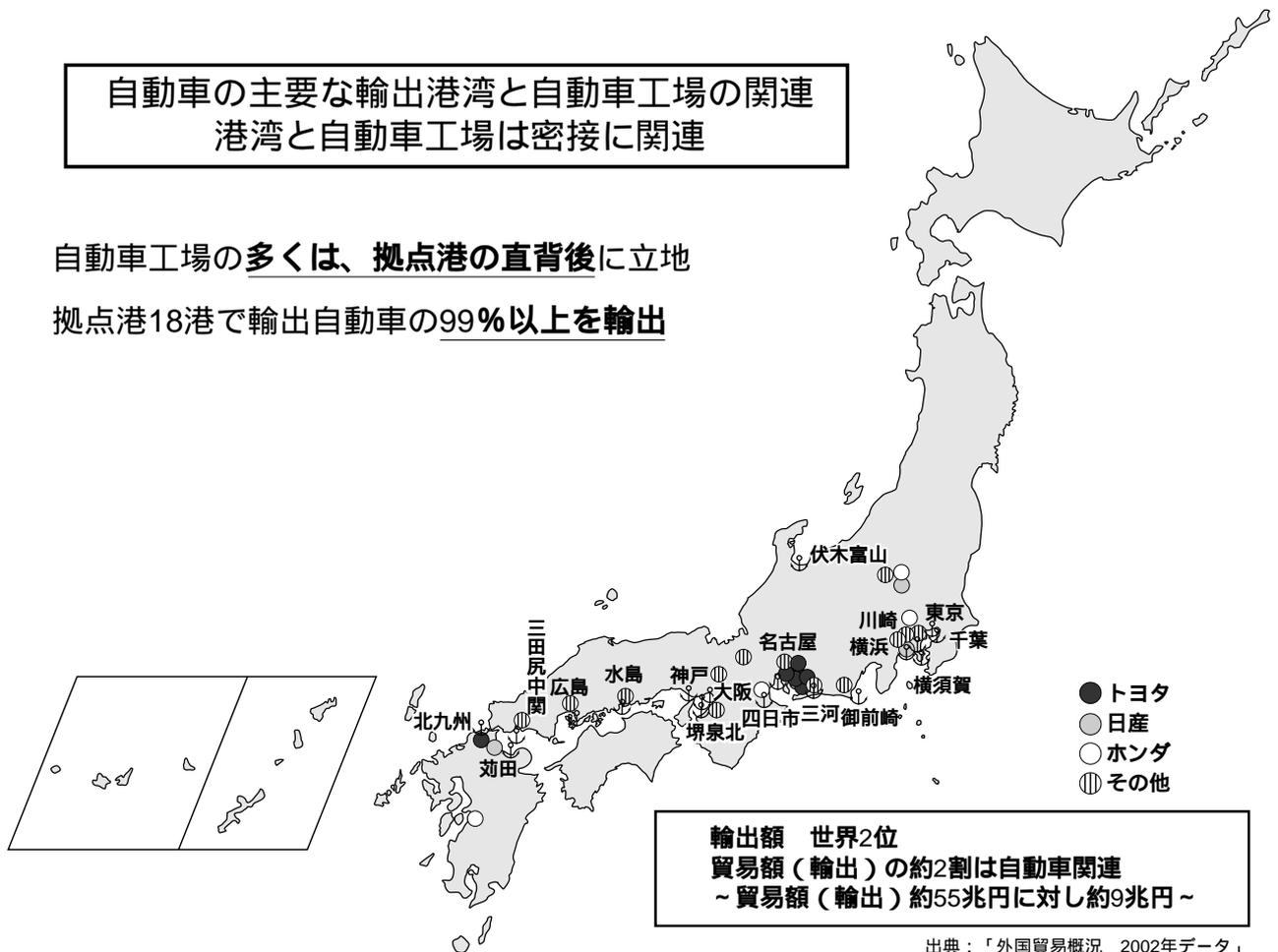
トンキロベース



資料：国土交通省総合政策局情報管理部「海外交通統計 平成15年度版」
 注1) 日本は2002年度、他の国は2000年の数値。
 2) フランスの航空は1999年～1996年が不明のため、1995年の数値を採用。イギリスの航空貨物は不明である。
 3) イギリスの船舶は2000年が不明のため、1999年の数値を採用。

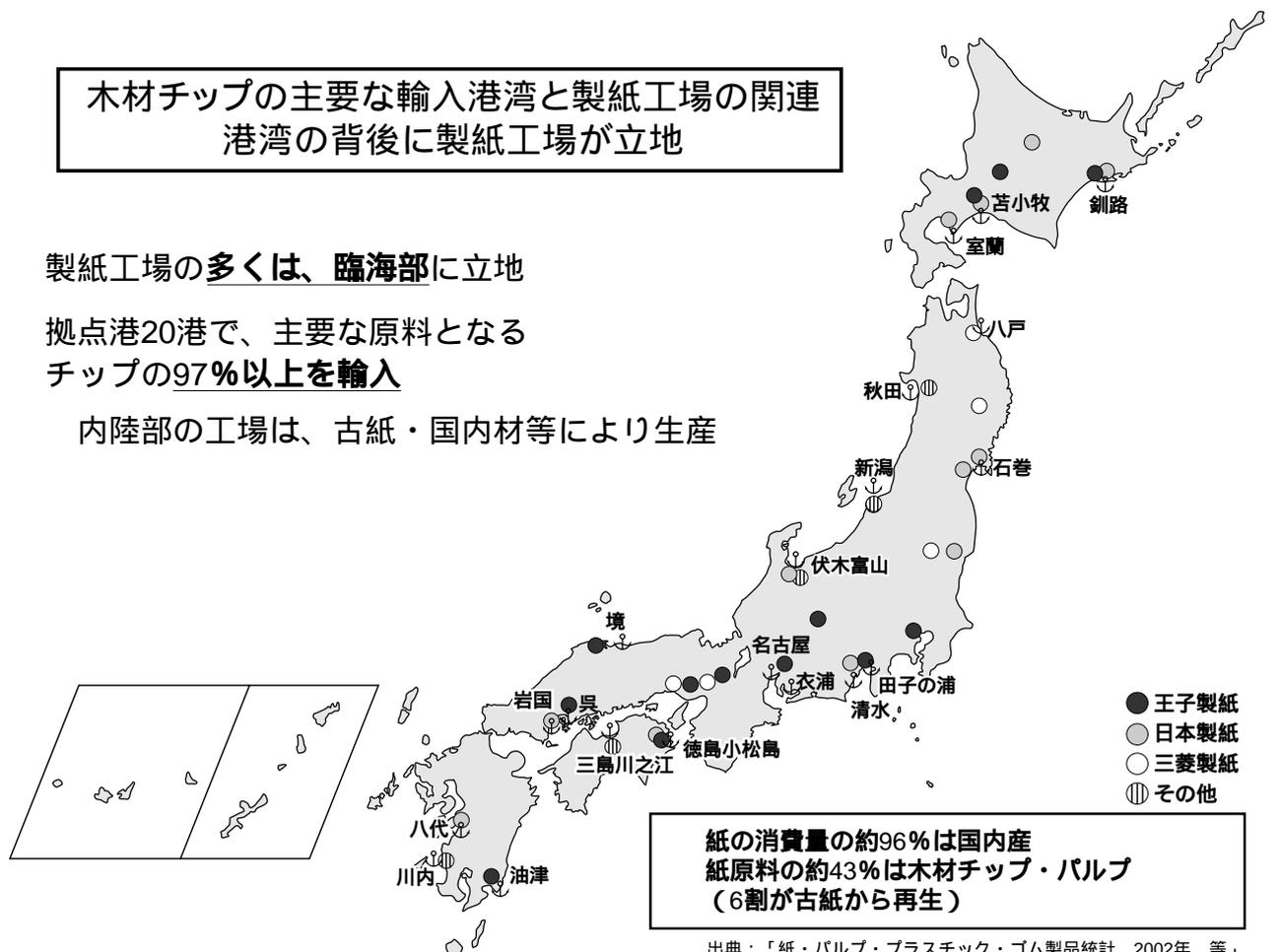
自動車の主要な輸出港湾と自動車工場の関連
港湾と自動車工場は密接に関連

自動車工場の多くは、拠点港の直背後に立地
拠点港18港で輸出自動車の99%以上を輸出



木材チップの主要な輸入港湾と製紙工場の関連
港湾の背後に製紙工場が立地

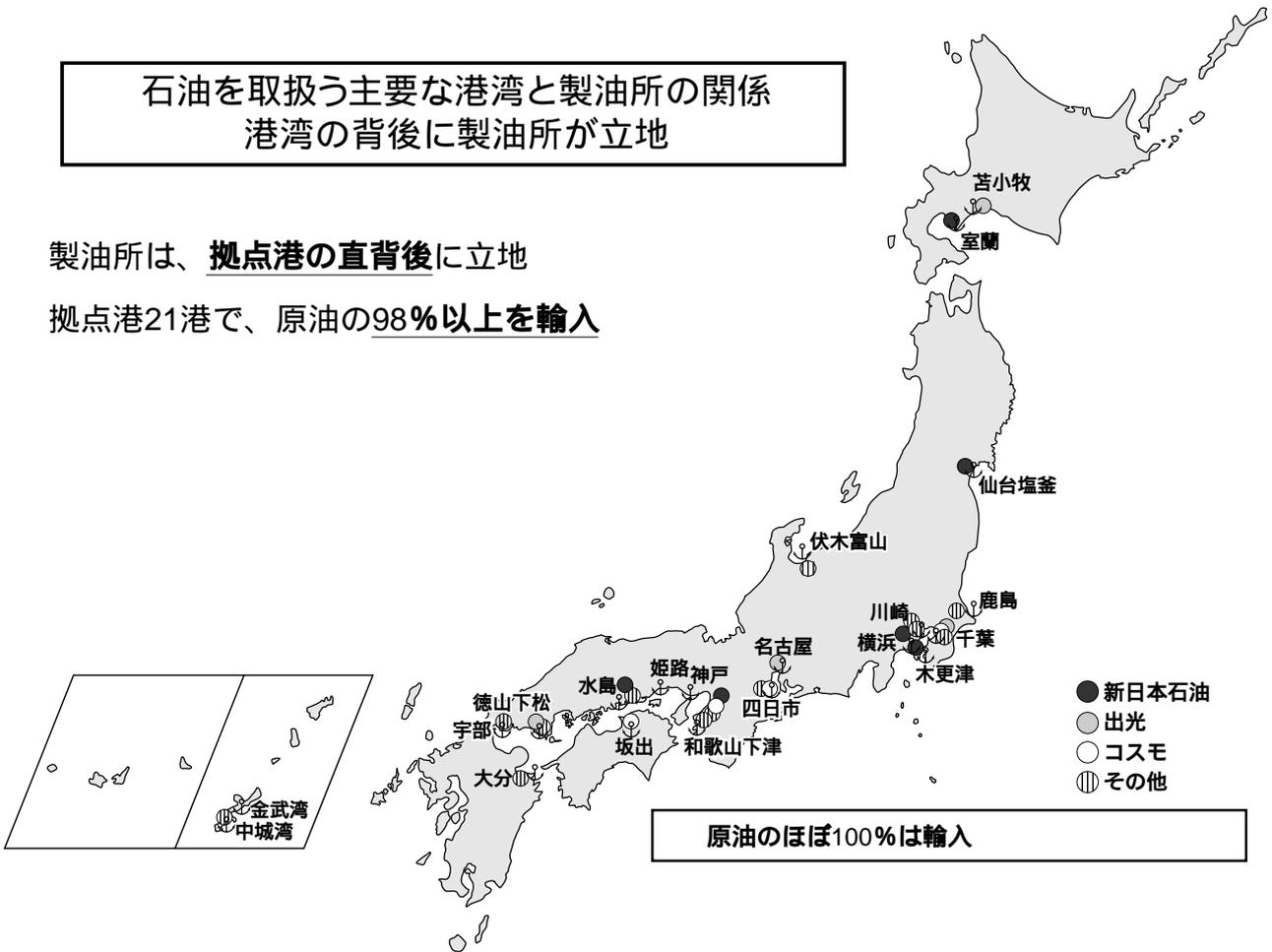
製紙工場の多くは、臨海部に立地
拠点港20港で、主要な原料となる
チップの97%以上を輸入
内陸部の工場は、古紙・国内材等により生産



石油を取扱う主要な港湾と製油所の関係
港湾の背後に製油所が立地

製油所は、拠点港の直背後に立地

拠点港21港で、原油の98%以上を輸入



鉄鉱石の主要な輸入港湾と製鉄所の関連
港湾の背後に製鉄所が立地

製鉄所は、すべて拠点港の直背後に立地

拠点港14港で、原料となる鉄鉱石の99%以上を輸入

